



CHANTIER NAVAL
DE L'OCEAN INDIEN LIMITED

CARÈNES AUSTRALES

Publication officielle et gratuite du Chantier Naval de l'Océan Indien - N° 10 - Septembre 2012



**Jumboisation
réussie!**

L'Austral Leader II passe

C'est une opération rare et délicate qu'ont effectuée les équipes du Chantier en début d'année : la « jumboïsation » de l'Austral Leader II, un palangrier d'Austral Fisheries.



Édito

C'est une opération complexe que de découper un bateau pour lui ajouter une section supplémentaire ! La presse ne s'y est pas trompée : de nombreux articles et un reportage TV ont été consacrés à cette intervention effectuée sur l'Austral Leader II... Mais au-delà de cette publicité, cette « jumboïsation » parfaitement réussie représente surtout une nouvelle étape... Avec la construction du patrouilleur des pêches malgache Atsantsa, nous avons fait la démonstration de notre capacité à construire de grandes unités. Avec la jumboïsation de l'Austral Leader II, nous démontrons notre capacité à relever tous les défis et à sortir du rôle de simple partenaire de maintenance régulière.

Ce nouveau numéro de Carènes Australes nous fournit également l'opportunité de donner la parole à un armement qui figure parmi nos clients les plus réguliers : La Sapmer, dont l'actualité récente fut particulièrement chargée... Nous avons aussi choisi de faire le point sur la piraterie au large de la Corne de l'Afrique.

Enfin, nous rendons hommage à un client, vite devenu un ami, et récemment disparu : Gérard Scire. Bonne lecture à tous,

Carènes Australes

est une publication gratuite du Chantier Naval de l'Océan Indien.

Directeur de Publication :

Jean-Yves Ruellou

Rédaction : Véronique Garrioch,

Laurent Dubourg

Mise en page: mataora.com

Impression : Caractère Ltée,

Riche-Terre, Ile Maurice

Crédits photos : SAPMER, Véronique Garrioch,

Laurent Dubourg, A.F.P., DR.

Client régulier du Chantier Naval de l'Océan indien, où ses bateaux viennent régulièrement en maintenance, l'armateur australien se trouvait confronté aux limites de stockage de l'Austral Leader II. Les cales pleines, celui-ci était souvent obligé de quitter trop tôt ses zones de pêches. L'équipe de CNOI lui a alors proposé une solution pour le moins originale : découper le navire pour y rajouter une « tranche » et, ainsi, en augmenter considérablement la capacité... Cette opération, appelée « jumboïsation » était inédite à CNOI. Sur un accord de principe de l'armateur, CNOI a donc travaillé sur une étude chiffrée du projet. Soumis à Austral Fisheries, le devis de la jumboïsation fut accepté et c'est donc en novembre dernier que le palangrier venait s'amarrer au quai du Chantier. Au préalable, la tranche prévue pour être rajoutée au centre du bateau avait été assemblée dans le principal hangar du Chantier : elle mesurait huit mètres, pesait plus de soixante-dix tonnes et allait permettre à l'Austral Leader II d'accroître sa

capacité de pêche de près d'un tiers! Mis à sec grâce à l'élévateur, l'Austral Leader a d'abord été complètement vidé, afin d'assurer que la découpe puisse être effectuée sans risque...

Lentement, avec une marge d'erreur n'excédant pas le millimètre, le bateau a alors pu être patiemment découpé. La partie avant de l'Austral Leader II a ensuite été lentement écarté de la poupe et la tranche supplémentaire mise en place et soudée à la structure du navire...

Particulièrement spectaculaires, ces opérations ont été effectuées sous les flashes des photographes et ont d'ailleurs donné lieu à de nombreux articles dans la presse écrite et à un reportage télé...

Mais au-delà de la performance technique et de la fierté, d'ailleurs légitime, que peuvent ressentir les nombreux ouvriers et spécialistes impliqués, la jumboïsation de l'Austral Leader



L'Austral Leader II mis à sec avant la découpe.

Il démontre la capacité de CNOI à proposer des solutions techniques innovantes et efficaces à des problèmes complexes et que le Chantier s'impose comme un acteur régional majeur !



Peter Stevens, d'Austral Fisheries.

au format Jumbo



La découpe du navire s'est effectuée avec une tolérance presque nulle.



Une opération spectaculaire : la séparation des deux segments du navire.

Austral Leader II enlarged at CNOI

Austral Leader II is one of these fishing vessels that go down to Antarctica, where the sea is among the most difficult, even when it's calm. She is among the rare fishing vessels licensed by the Australian Government to fish for Patagonian Toothfish. Her owner, Austral Fisheries, decided that it was about time to not only revamp her, but also to enlarge her!



The part added to the centre of the Austral Leader II.

"Her initial size was of 51.7 meters, and this 38 years old lady, was becoming just a bit small for us.

We were hesitating between buying another boat or to do something with the actual one. We finally took the decision to have her enlarged...", explained Peter Stevens, General Manager, Southern Deep-Sea Fisheries. "The next question was: by whom?"

It's been already ten years now that Austral Fisheries comes to Mauritius for the unloading of its fish, but also to repair their vessels, at CNOI. The shipyard has a solid reputation for

ship repairs and ship building, but up to then, had never done any ship enlargement. "We had long discussions with the CNOI team and they were keen to take up the challenge. For us, it was most convenient, since we are already working with them and Mauritius is our base of operation. We knew they could do it..."

It took quite a number of hours of technical preparation and discussions before the work actually started. There was a lot of preparatory work to be done by the CNOI team, together with Peter Stevens, before the vessel actually

came to Mauritius, after its fishing campaign.

"We had the design of the additional part done, and agreed upon, first, so that the building could actually start, in the absence of the vessel. When it finally came to CNOI, everything was ready. That's when the cutting and reassembling actually took place.

"This was a great adventure", concludes Peter Stevens. "The team of CNOI did a hell of a good job. Our vessel is fully operational and back in these difficult seas of Antarctica. We will definitely continue our long-time collaboration with them..."



Austral Leader II, bigger than before, ready for more...



Jeanine Philbey, from Austral Fisheries, alias WonderWoman...

Sapmer-CNOI : Une relation de confiance

Très tôt dans l'histoire du Chantier Naval, l'armement de pêche réunionnais Sapmer est devenu un client régulier. Yannick Lauri, Directeur Général de la SAPMER a bien voulu répondre à nos questions.



Yannick Lauri, DG de Sapmer.

Mr Lauri, avec les livraisons récentes de trois thoniers et l'arrivée programmée de deux autres navires, la Sapmer est un armement régional important !

Dans le cadre de votre développement, la présence de CNOI à Maurice est-elle un atout significatif ?

«Le maintien en condition opérationnelle de nos navires nous impose d'entretenir avec les acteurs du soutien des relations étroites et privilégiées au plus près de nos navires et dans le souci de la maîtrise des coûts. A ce titre le chantier CNOI répond parfaitement à ces attentes en terme de réactivité et de savoir faire reconnu dans les principaux

domaines de la maintenance navale.»

Quels sont les types d'interventions que le chantier peut être amené à effectuer sur vos navires ?

«Ils sont nombreux et sans être exhaustif dans ce domaine, toutes les interventions menées à quai ou au bassin pour ce qui concerne les opérations d'entretien des moteurs Diesel, des différents équipements hydrauliques ainsi que l'ensemble des travaux de mécanique générale, de tôlerie chaudronnerie sont connus comme étant des compétences fortes du chantier.»

Il y a d'autres chantiers dans la région (Madagascar, Afrique du Sud...). Pourquoi avoir choisi CNOI ?

«Plusieurs raisons s'imposent mais on peut retenir principalement la proximité, notre implantation forte à l'île Maurice ainsi que les bonnes connaissances réciproques des différents intervenants de cette chaîne du soutien technique.»

Pour revenir plus directement aux activités de la Sapmer : quelles sont vos techniques de pêche ?

«La première concerne les activités AUSTRALES où nos navires pêchent selon les techniques du casier, du chalut pour les marées d'évaluation scientifique de la ressource halieutique et de la palangre dans la zone des Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF). Cette activité est fortement réglementée et un quota annuel

de capture nous est autorisé.

La deuxième est l'activité THON, plus récente, qui s'est établie, d'une part à partir d'une flotte de thoniers senneurs surgélateurs (-40°C) qui opèrent en océan Indien selon la technique de la senne tournante et dans le cadre d'une démarche pêche responsable et qui, d'autre part s'appuie sur une très forte implantation de structures à terre à Port Louis (Île Maurice) de chambres froides et d'usine de process et de valorisation de produits halieutiques où nos navires viennent débarquer leur pêche.»

Etes-vous affectés par la piraterie qui sévit au large de la corne de l'Afrique ?

«Comme tout navire amené à opérer dans cette zone maritime notre armement est amené à gérer ce risque. Cette piraterie nous touche et au premier chef nos équipages. Nous mettons des moyens importants en place pour que l'exploitation de nos navires dans cette zone soit sécurisée au meilleur niveau et en permanence.»

Quels seront, dans les mois ou les années à venir, les grands axes de vos développements futurs ?

«Les grands axes de notre développement pour les mois à venir (année 2012) seront la mise en service de deux nouveaux thoniers et la construction d'une nouvelle usine pour la valorisation d'autres espèces de thonidés.»



Un répit pour les thoniers senneurs

Au cours des dernières années, la piraterie au large de la Corne africaine a également touché les bateaux pêchant le thon dans la région. Nombreux sont d'ailleurs ceux qui ont préféré quitter l'océan Indien. Jose-Luis Jauregui, directeur de la flotte espagnole Echebstar, nous parle de la situation depuis la prise en otage de l'un des bateaux de cette compagnie.



José-Luis Jauregui.

En 2011, de nombreuses attaques ont eu lieu contre les thoniers senneurs européens, principaux pourvoyeurs des conserveries des îles de l'océan Indien. Néanmoins, depuis le début de 2012, les attaques contre ce type de bateaux ont nettement diminué.

«Depuis le début de l'année, nous pouvons dire que la situation est plutôt calme du côté des senneurs européens», commente Jose-Luis



Comme leurs homologues français, les thoniers espagnols embarquent des hommes armés.

Jauregui. «Nous pensons que c'est dû au fait que, maintenant, les pirates savent que tous nos navires sont équipés d'armes à longue portée et de professionnels de la sécurité. Il faut aussi souligner le travail considérable effectué par la force navale européenne Atalante, qui a, aujourd'hui, de nombreux navires dans la zone»

Mais la situation des armateurs et des équipages reste néanmoins problématique : même si le nombre des attaques a diminué, le risque reste élevé. L'embarquement d'une équipe de sécurité reste absolument nécessaire... Même si celle-ci représente un coût conséquent – pas moins de 600 000 Euros par an et par bateau !

«Depuis le début de l'année ces coûts sont entièrement à notre charge», explique M. Jauregui. «Nous avons 6 bateaux et cela

représente une dépense énorme pour nous, que nous ne pouvons répercuter sur le prix du poisson. Même pour les 'reefers' qui acheminent notre poisson vers les usines, nous devons payer la sécurité à bord et cela représente en moyenne 15 Euros par tonne de poisson... soit environ 30 000 Euros pour un aller-retour entre Maurice et les Seychelles...».

Pourtant, pas question de lésiner sur les moyens pour protéger les équipages. Il y a quelques années, au tout début des attaques de pirates, un des bateaux d'Echebstar, l'Alakrana, avait été capturé et son équipage retenu en otage pendant 47 jours en Somalie...

«Pour rien au monde, nous ne voulons revivre une telle chose», conclue Jose-Luis Jauregui.



La frégate française Floréal (ici lors d'un arrêt technique à CNOI) participe à la force navale européenne Atalante.

Des hommes en armes à bord des bateaux de pêche européens



Eric Bigou.

Comment a évolué la situation dans votre zone de pêche ?

«Il y a une très nette amélioration ! La mobilisation militaire internationale, et notamment la force navale européenne Atalante, ont considérablement réduit l'activité des pirates. Pour les navires de pêche, cela se traduit par des règles moins contraignantes.»

Mais vous embarquez des hommes armés... ?

«Oui, c'est désormais obligatoire pour aller pêcher dans cette zone. Les armateurs de certains pays emploient des «privés», les bateaux sous pavillon français embarquent des militaires.»

C'est une contrainte difficile à vivre ?

«C'est vrai que cela complique parfois un peu les choses... Par exemple, le fait d'escalier à des dates programmées pour le repos à terre de ces militaires durant une durée fixe peut entraîner un allongement des escales.... Mais ce genre de désagrément est très largement

compensé par la tranquillité d'esprit que nous apportent ces spécialistes !!! Depuis que nous naviguons avec eux, nous avons essuyé deux attaques. Leur efficacité a fait échouer les deux tentatives ! C'est un surcoût financier important, que doit supporter intégralement l'armateur, mais je ne partirai pas sans eux !»



Embarqués sur des canots rapides, les pirates somaliens sont, pour la plupart, d'anciens pêcheurs.

compensé par la tranquillité d'esprit que nous apportent ces spécialistes !!! Depuis que nous naviguons avec eux, nous avons essuyé deux attaques. Leur efficacité a fait échouer les deux tentatives ! C'est un surcoût financier important, que doit supporter intégralement l'armateur, mais je ne partirai pas sans eux !»

Comment se sont déroulées ces deux attaques ?

«Ce sont des barcasses armées par trois ou quatre hommes qui vous arrivent dessus à pleine vitesse. Dès qu'ils sont à portée, ils ouvrent le feu à l'arme automatique voir parfois avec des lance-roquettes. Un cargo ne peut évidemment pas les distancer, et même pour nous, ce n'est pas gagné d'avance... Surtout s'ils surviennent quand nous sommes en pêche...»

Les militaires ont donc dû intervenir... Comment ça se passe ?

«Un protocole précis est appliqué par les militaires afin de dissuader les pirates. Les modalités ne peuvent en être dévoilées.»

Vous êtes un marin. Quel regard portez-vous sur ces pirates somaliens ?

«Ces pirates en général viennent d'un milieu très pauvre, et voient la piraterie comme une porte de sortie à leur situation.



Le Bernica.



Ils embarquent sur des navires de mauvaise qualité avec très peu d'équipement à bord. Chaque «bateau-mère» a deux ou trois canots qui patrouillent. Ces canots se retrouvent même parfois à la dérive à court d'essence, cependant personne ne prend le risque de les secourir car on sait très bien que le bateau qui se portera à leurs secours se fera tirer dessus ! Quand on se trouve donc en face d'une embarcation à la dérive on se contente de prévenir les navires de la force Atalante afin qu'ils viennent les secourir.»

Quand vous parlez des pirates, on sent... non pas de la sympathie, mais une sorte de respect...

«Se retrouver face à des marins, sur des navires de fortune, qui pensent que la piraterie est une solution à leurs problèmes, alors que pour ma part je suis au contrôle d'un navire de dernière technologie m'attriste en effet beaucoup. Leur choix de vie montre cependant un certain courage, car nous le savons tous, les océans sont dangereux. En ce qui nous concerne les patrouilles militaires, du type Atalante, ont considérablement réduit la menace dans la zone traditionnelle d'activité des pirates, c'est-à-dire au large de la Somalie et du nord du Kenya. Alors ils se déplacent vers le sud et vers l'est. L'ouest des Seychelles est devenu une zone à risque où nous sommes particulièrement vigilants.

Mais je pense surtout qu'il faudrait changer de stratégie. Je crois vraiment que la solution

n'est pas en mer : nous savons de quels villages de pêcheurs partent les pirates. Je comprends bien que politiquement et diplomatiquement, cela soit sûrement complexe, mais je crois vraiment que si l'on veut anéantir cette menace sur le trafic maritime, c'est seulement en menant des opérations militaires sur ces zones côtières que l'on y parviendra. Pour l'instant, on se contente de les faire survoler par quelques hélicoptères de reconnaissance...»



Capture d'un voilier par des pirates somaliens

Hommage à un ami



Gérard Scire

Récemment disparu, Gérard Scire occupait les fonctions de Directeur adjoint du Service de Soutien de la Flotte (SSF) et était basé à la Réunion. A ce titre, il avait souvent l'opportunité de venir au Chantier Naval de l'Océan Indien où ses qualités humaines et professionnelles lui ont très vite valu le respect et l'estime de tous et l'amitié de beaucoup !

Le parcours de Gérard témoigne de sa rigueur et de l'exigence qu'il apportait à tout ce qu'il accomplissait. Fils d'un ouvrier de l' Arsenal de Bizerte, il suivra tout naturellement lui aussi cette voie en devenant ouvrier de l'artillerie navale de la DCAN à Toulon, en 1977. En 1985, il devenait ingénieur et ne cessera, ensuite, d'acquérir de nouvelles spécialités. Parallèlement à cette carrière exemplaire, Gérard mena longtemps également un superbe parcours de sportif de haut niveau, devenant même Champion de France (militaire) et moniteur d'escrime.

Que son épouse et ses trois enfants sachent qu'à Maurice, aussi, Gérard comptait de nombreux amis qui ne l'oublieront pas...